

Siket Zoltán – Nagy Tamás

Magánvasutak Magyarországon

Az Arad–Csanádi Vasút rövid története*

Az Arad–Csanádi Vasút az egykori Csanád vármegye első vasútja, egyben az Osztrák–Magyar Monarchiának második olyan vasúttársasága volt, amely állami kamatbiztosítás nélkül, teljes egészében a vasút mentiek anyagi és természetbeni hozzájárulásával, magánvasútként létesült.

A dél-alföldi térség első vasútvonala még az abszolutizmus korában épült meg (1853–57) a Cegléd–Szeged–Temesvár útvonalon. Ezt egy évvel később a Tiszavidéki Vasút Szolnok–Arad vonalszakasza követte. A két vertikális vonalat átlós vasútvonal jó ideig nem kötötte össze. Ezt a hiányt először az Alföld–Fiumei Vasút pótolta Békéscsaba és Szeged között (1870). Ez újra csak egy évvel előzte meg az Arad–Temesvár közti vaspályát. A kettő közötti viszonylag jelentős területen azonban még hiányzott az a vasúti kapocs, amely az országos vérkeringésbe kapcsolta volna a Maros – mezőgazdasági terményekben gazdag – alföldi vidéket...

A legelső levéltári irat 1868-ból származik, amely egy lóvontatásúra tervezett vasút építését kívánta megvalósítani az Arad–Makó–Szeged útvonalon. Még ugyanebben az évben a Klein testvérek és Goldberger Henrik engedélyt kaptak arra, hogy Lőkösházától Mezőhegyesen és Makón át Szőregig húzódó gőzmozdonyú vasutat létesítsenek. Az előmunkálatokat meg is kezdték. Többek között vizsgálatokat végeztek a várható forgalomról, s megállapították, hogy „Makó városalakásának nagy része mindennemű – különösen pedig a zöldséggel való kereskedést oly nagyban fizik, hogy azzal az ország nagy részét, sőt Erdélyt, Szerbiát és Oláhországot is beutazzák és éven át több ezer kocsival kivisznek, egy-egy kocsin 10-15-20 mázsa lévén”. A tervezet további sorsa ismeretlen.

Lényeges előrehaladásról egy 1869-ben kelt okirat tájékoztat, mely szerint ekkor már három társaság (Péterfy, Vajnai és gróf Wimpfen) versengett az építési engedélyért. 1870-ben a megye vezetői felhívást intéztek a lakossághoz az Arad–Battonya–Mezőhegyes–Makó és Szőreg közötti a „két világvonalt összekötő, másodrendű vasút kiépítését célzó részvénytársaság alakítására”. A kormány szakbizottsága már 1869-ben határozatra emelte az Arad–Szeged vicinális vasút Makón keresztül való vezetését. Juhász István, Makó polgármestere részvényvásárlásra kérte a polgárokat. Ő egy Maros jobb partján haladó vasutat képzelt el, amely Algyő vagy Tápé körül csatlakozott volna az Alföld–Fiumei Vasút vonalához. Végül azonban – tíz év múlva – az eredeti szőregi csatlakozás valósult meg. A részvénytársaság élére Chotek gróf került, akinek háttérében egy, a Közlekedésügyi Minisztérium által is támogatott bank állt.

Az 1873-as gazdasági válság következtében azonban új helyzet állt elő: új vasúttársaságok alapításáról szó sem lehetett. Ugyanebben az évben pusztító kolerajárvány tört ki az országnak ezen a részén, amely nemcsak a lakosságot tizedelte meg, de megbénította a gaz-

* Ezzel a munkával lapunk folytatja a magyarországi magánvasutak történetét bemutató sorozatot. Terveink szerint először a dualizmus végéig önálló vasutak múltját idézzük fel. Ezek után a korszakban államosított vállalatok következnek.

dasági életet is. Az országgyűlés 1873-ban egyetlen vasútépítést sem engedélyezett, még 1874-ben is csupán egyet – az Osztrák Államvasút-társaság 1876–78-ben megnyílt, nemzetközi jelentőségű Temesvár–Orsova vonalát.

Ezek után csaknem mindent újra kellett kezdeni a vasútépítés érdekében. Tervek születtek ismét, így például H. Schmidt De Wilde budapesti kereskedő az 1875. december 3-án kelt kérvényében előmunkálati engedélyért folyamodott egy Makótól Szegedig megépítendő lóvonatú vasútra. (Ez ebben az időben – ekkora távolságon – már elavult megoldásnak tekinthető.) A minisztérium az engedélyt megadta, a vállalkozás azonban pénzhány miatt kútba esett. 1875-ben egy újabb társaság született – az Arad–Körös-völgyi Vasút* –, amelynek vezetői, Atzél Péter Arad megyei főispán és Boros Béni főmérnök (1839–96), később a csanádi vasút megépítésében is kiemelkedő szerepet játszottak. 1877-ben épült meg a vasút Aradtól Borosjenőig, onnan pedig négy évvel később a Fehér-Körös mentén Borosbesig. Az érdekcsoport engedélyt kért az Aradtól Pécskán, Battonyán, Mezőhegyesen és Palotán át Makóig; illetve Makótól Hódmezővásárhelyen, Szentesen, Csongrádon, Kunszentmártonon át Szajolig vezetendő másodrendű vasútvonal előmunkálataihoz. Ez az útvonal rendkívül tekervényesen haladt át Csanád megyén, s eltért a később megvalósult útvonaltól, elkerülte Nagylakot és Apátfalvát.

Tárgyalások sorozata és a pénzügyi nehézségek elhárítása után az építési engedélyokmányt 1881. május 20-án Lonovits József és érdektársai (Vásárhelyi Béla és Boros Béni) részére szavazta meg a képviselőház (1881:XLVII. tc.). A Szeged–Arad és a Mezőhegyes–Kétegyháza vonalakra engedélyt nyert társaság az Arad–Csanádi Vasút (ACsV) nevet vette föl. Voltak ellenzői is a tervnek; Horváth Gyula szegedi országgyűlési képviselő elhibázott közlekedési politikának tartotta, hogy eddig az ország nagy vasúti hálózatok kiépítésére költekezett, míg a vízi utakat kihasználni nem törekedett. Sérlemesnek ítélte, hogy a vasutat Szőregnél eltereljék, ami nem egyeztethető össze azzal a törekvéssel, hogy az árvíz után újjáépülő Szeged az Alföldnek kereskedelmi központja legyen. Az Alföld legjobb minőségű műútja a makó–szegedi, és Maros eddig is, ezután is kitűnő vízi utat jelent a két város között. Meggyőződése tehát, hogy egy költséges vicinális vasút kiépítésére nincs szükség.

A vasútépítés azonban megkezdődhetett, és az első 24 kilométeres (km) szakasz Szőreg és Makó között az 1882. év végére el is készült. A Szegedi Napló december 30-án így számolt be az első próbavonat Makóra érkezéséről: „Az Arad–Csanádi Vasút makói állomására az első vonat éppen karácsonyra robogott be. A fölkoszorúzott mozdonnyal érkezett gőzöst beláthatatlan néptömeg várta a csinos indóháznál. Amint a vonat befutott, felharsantak az éljenek, durrogtak a tarackok, s két zenekar húzta a Rákóczi indulót. A város színe-java, díszes hölgykoszorú az állomás peronján fogadták a vasúttársulatnak a vonattal érkezett tisztviselőit. Lakoma következett ezután, melyen a pohárköszöntések egymást érték.” 1883. január 5-én Szeged felől befutott Makóra az első menetrend szerint közlekedő vasúti szerelvény. A Marost átszelő vaspálya a Monarchia első olyan állandó fahídján haladt át, amely vasúti és közúti forgalom lebonyolítására egyaránt alkalmas volt. Még ugyanez év május 20-án átadták a teljes vasúti hálózatot a közforgalomnak Aradtól Szőregig (111 km) és Mező-

* Számos vasúttörténeti munkában az Arad–Körös-vidéki Vasút névvel találkozunk. A forrásokban is használt név mellett foglalunk állást, de a névhasználatnál a jelentős eltérések miatt („Arad-Körösvölgyi Vasút) – kivételesen – a mai helyesírást követtük.

hegyestől Kétegyházáig (40 km). A vonatok Szőregnél csatlakoztak az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság temesvári fővonalához, és annak 5,4 km-es szakaszán Újszegeden keresztül érkeztek Szeged személy- és teherpályaudvarára. (Újszeged állomás csak 1903-ban épült.) Közös állomása volt az államvasúttal Kétegyháza (Békéscsaba–Arad vonal), Mezőhegyesen (Békés–Csanádi HÉV) és Apátfalvánál (Hódmezővásárhely–Nagyszentmiklósi HÉV). A végig egyvágányú pálya a gyors építés ellenére olyan kiváló minőségben készült el, amelyért a kivitelezők jegyzőkönyvi dicséretben és miniszeri elismerésben részesültek.

Az Arad–Csanádi Vasút és az Arad–Körös-völgyi Vasút az *Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak Rt.* (ACsEV) nevet felvéve 1893-ban fuzionált.^{*} Az ACsEV tervszerűen bővítette hálózatát. Előbb a Kétegyháza–Újszentanna vonallal az északi irány épült meg Aradra (1884–87); majd a Körös völgyében építkeztek tovább Borossebestől a Hunyad megyei aranybányák központjához, Brádig (1889–96). 1893-ban megépült a Borossebes–Menyháza közötti 21 km-es szakasz 760 mm-es nyomtávval. 1894-ben Borosék megalapították az Alföldi Első Gazdasági Vasutat (AEGV). Az alföldi kisvasút törzsvonala Mezőkovácsházáról és Tótkomlósról falvakon és majorságokon át haladt Békéscsabára, annak belterületén városi vasútként működött, majd Békésen és Bélmegyeren át Vésztő vasúti csomópont volt a végállomása. Számos állomásáról gazdasági kisvasutak ágaztak ki. Az ACsEV 391 km-es normál- és 133 km üzleti hosszú keskenynyomtávú hálózatán a vasútüzemet – ellentétben a helyiérdekű vasutak döntő hányadával – Trianonig maga látta el.

Ez a tőkeerős egyesült vasút a dinamikus fejlődés eredményeképp a háború előtti Magyarország közlekedésének kiemelt tényezőjévé vált; technikai színvonala bizonyos tekintetben még a hatalmas és jól felszerelt államvasutat is megelőzte. Az ACsEV volt Magyarországon és Európában az első vasútvállalat, amely a gazdasági-technikai fejlődést szem előtt tartva, és nem utolsósorban saját forgalmának növelése érdekében, motoros vonatforgalmat indított be. Már az 1890-es években amerikai villamos motorkocsival végeztek kísérleteket, amelyeket Boros Béni halála szakított meg. 1901-ben az Alföldi Első Gazdasági Vasút keskeny nyomtávolságú vonalán próbaképp motorkocsikat helyeztek üzembe, ezzel egyidejűleg szétválasztották a személy- és teherszállítást, korábban ugyanis – a többi helyiérdekű vasúthoz hasonlóan – vegyesvonatok közlekedtek. A kontinensen először 1903. március 15-én Arad és Battonya között indult meg a rendszeres motorvonat-forgalom, három évvel később pedig már az ACsEV valamennyi vonalán motorvonatok végezték a személyszállítást. Ezzel valóban európai színvonalú szolgáltatást nyújthatott a kis magyar magánvasút. A motorvonatok kényelmesek voltak és üzemeltetésük harmadannyiba került, mint a mozdonyos üzem. Így lehetővé vált a menetdíjak mérséklése, amely révén 50 %-kal nőtt a személyforgalom! Az utaslétszám hirtelen növekedése miatt a kis teljesítményű motorokat folyamatosan nagyobakra kellett cserélni. Az első nagyvasúti motoros járműveket Boros Béniről nevezték el.

A vasútnak a háború előestéjén 41 motorkocsija, 37 motormellékkocsija, 44 mozdonya, 41 személykocsija és 2079 teherkocsija volt. Helyiérdekű hálózatán napi két gyorsvonatpár és annyi személyvonat közlekedett, mint az országos fővonalakon. Mértéktartó, de elegáns

^{*} Haraszi Viktor irodalomjegyzékünkbe is felvett tanulmányában 1885. december 28-át adja meg az egyesítés időpontjaként. Az adatot hivatkozással nem látta el. A tényleges egyesülés már ekkor megtörténhetett, de erre csak az 1893:X. tc. adott áldást.

székházukat 1888-ban Arad belvárosában emelték. A századfordulót követő évek az első világháborúig teljes joggal nevezhetők az ACsEV fénykorának.

* * *

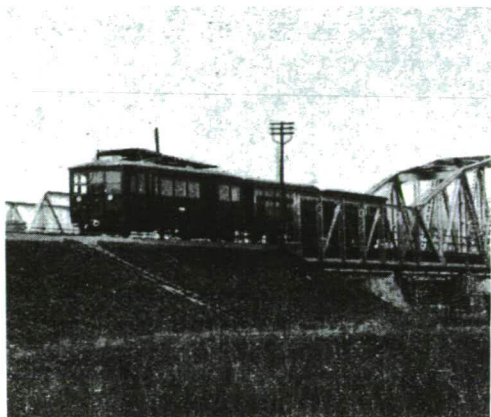
Az első világháború – akárcsak más vasutaknak – hatalmas károkat okozott, s a trianoni békeszerződéssel az ACsEV két részre szakadt. Az új határok Elek–Otlaka és Battonya–Pécska között metszették a társaság vonalait. A Szőreg–Makó–Mezőhegyes–Battonya 80 km-e, a Mezőhegyes–Kétegyháza 40 km-e és a Kétegyháza–Elek 7 km-e; összesen 126,6 km megmaradt magyar vonalnak, a maradék kétharmad rész (254 km^{*}) román kézbe került. Az országhatáron belül maradt 760 mm-es nyomtávolságú hálózat fogalmát az újra önállósult Alföldi Első Gazdasági Vasút vette át.

Amikor a román csapatok 1920. március 29-én a megszállt magyar területeket (köztük Makó városát is) kiűrtették, a vasút összes mozdítható anyagát, használható járműveit magukkal hurcolták. A magyar vonalon a forgalom lebonyolításához szükséges működőképes jármű nem maradt, s így az ACsEV Aradon maradt igazgatósága kénytelen volt a Magyar királyi Államvasutak igazgatóságát felkérni a forgalomszervezés átvételére. A MÁV irányítása alá vonta a vonalak forgalmát, de a korábbiakhoz képest jelentéktelen forgalmat bonyolított le. Ez főként annak tudható be, hogy a torontáli Makó–Szeged vonal szerb megszállás alatt állt (– bár a háborúban olyannyira tönkrement, hogy a szerbek sem használták). Ez a szakasz csak 1921. szeptember 12-én szabadult fel. Ugyanekkor az aradi vonalon is csupán napi egy vonatpár közlekedett. A román oldalon maradt vonalak forgalmát a Román Államvasutak (CFR) 1923-ban vette át, és 1927-ben a vonalakat az állam megváltotta. Technikai fejlesztés a trianoni határokon túl nem történt, a motorkocsiüzemet a CFR megszüntette.

1923. január 1-jén az ACsEV magyar vonalainak üzemét a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vette át, majd 1927. február 5-én az ACsEV magyar vonalaiból megalakult a Szeged–Csanádi Vasút Rt. Ebben az évben bontakozik ki a normál forgalom. A vasút a nehéz gazdasági, kereskedelmi és pénzügyi feltételek ellenére gyors fejlődésnek indult. Mezőhegyesen és Battonyán új motorszint, Makón javítóműhelyt emeltek, és 1925 nyarán Kossalka János műegyetemi tanár tervei alapján új, korszerű vasúti acélhíd és két ártéri híd épült Makónál a Maroson a régi helyén. Jelentős pályakarbantartási munkákat végeztek. Az ACsEV makói pályaudvarára ekkoriban naponta nyolc személyvonat érkezett ill. indult. A nagy személyforgalom indokoltá tette sínautójáratok indítását Makó és Szeged között. A „sintaxik” kilenc, később huszonkilenc személyes változatait egész nap igénybe lehetett venni.

Három évig húzódó tárgyalások után 1926. november 17-én Aradon a román és magyar kormánybizottság megállapodott az ACsEV tulajdonviszonyairól. A járműveket a vonalhossz aránya szerint osztották szét. Az egészségesebb együttműködést jelezte, hogy a következő évben Battonya és Pécska között megnyitották a határt (1944-ig volt átmenő forgalom), továbbá a CFR visszaadott 5 motorkocsit, 10 motormellékkocsit és 6 gőzmozdonyt.

* A szakirodalomban román jussként erősen eltérő adatok szerepelnek. Ez a 254 km a normálnyomtávú vonalak építési hosszát jelenti.



Motorvonat halad a Maros ártéri hídján



Az új makói műhely

A gazdasági világválság az ACsEV-et is rendkívül nehéz helyzetbe hozta. A szállított utasszám több mint 1 millióról 611 ezerre esett vissza 1928 és 1933 között. Az áruszállítási teljesítmények csökkenése még súlyosabban érintette a vasutat. A mezőgazdasági termékpiac beszűkülése, a MÁV által biztosított díjkezdvmények kényszerű átvétele, és a közúti szállítás kedvezőbb adótételei miatt az áruforgalom az 1928-as 471 ezer tonnáról (t) 1935-ig 248 ezer t-ra csökkent.

A vasút kiszolgáló létesítményeinek korszerűsítése, a be- és kirakóhelyek, tárolóhelyek, iparvágányok, raktárak, mérlegházak építése a válság utáni években nagyban hozzájárult az áruforgalom újbóli növekedéséhez. A makói hagyma máig ható meghatározó piaci pozíciójának kialakításában mindez jelentős szerepet játszott. Áruforgalmi statisztikák szerint pl. 1938-ban az ACsEV 45 ezer t búzát, 36,5 ezer t hagymát és zöldséget, 17,6 t zöldséget szállított. Az utasforgalom is dinamikusan növekedett; 1938-ban 913 ezer érkező ill. induló utassal csaknem elérte az 1928-as szintet.

A Szeged–Csanádi Vasút 1938-ban a forgalmat 11 állomáson, 12 rakodó-megállóhelyen és 4 megállóhelyen bonyolította le. Kocsiparkja 28 személykocsiból, 7 poggyászkocsiból, 733 teherkocsiból és 2 postakocsiból állt. A gőzüzemű szállítás egyre csökkent, a személyforgalom 1935 után alapvetően motoros járművekkel bonyolódott le, bár a háborús években a szükséges folyékony üzemanyag beszerzése gondot okozott. A harmincas évek második felében megkezdték a benzinmotoros járművek átépítését dízelüzeművé.

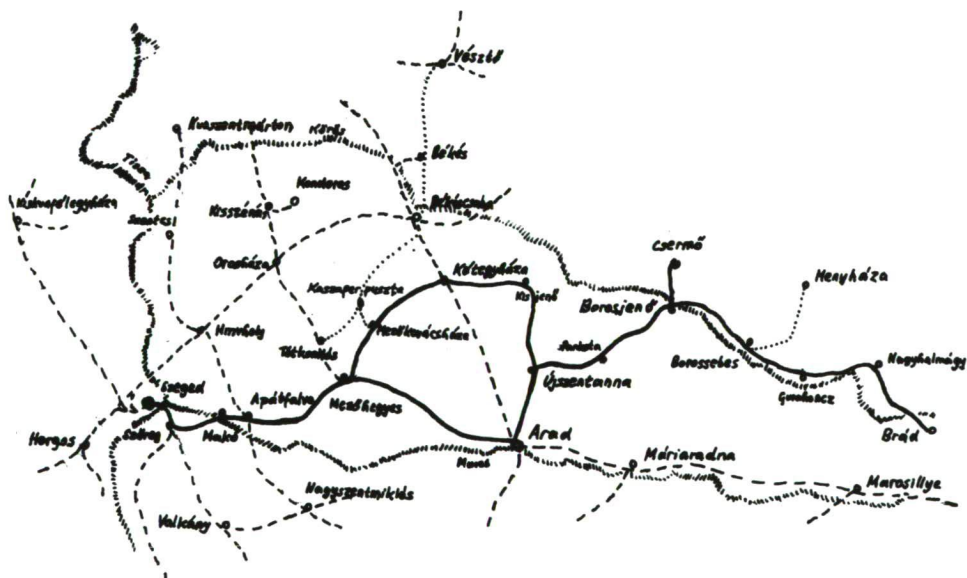
* * *

A szegedi vasúti hidat 1944. augusztus 24-én ért légitámadás következtében a hídon megszűnt a forgalom, a Makó–Szeged szakaszon csak Újszegedig közlekedtek a vonatok. A szovjet csapatok elől visszavonuló magyar katonai egységek 1944. szeptember 26-án a hadászatiilag fontos Maros-hidat felrobbantották. Ennek következtében ezen a szakaszon a forgalom egyelőre szünetelt. A háborús károk eltüntetése hamar megkezdődött; a makói vasúti műhely hozzálátott a sérült mozdonyok megjavításához. A szovjet hadsereg egyik műszaki alakulata 1944. október 17-én érkezett Makóra, és megkezdte a megsemmisített hidak helyreállítási munkálatait. A közúti hidat már október 24-én, a vasúti hidat pedig 1945 áprilisá-

ban adták át a forgalomnak, s napi egy vonatpár közlekedtetésével megindult a forgalom Szeged felé. A szovjet csapatok bejövetelét követően ez volt az első híd hazánkban, amelyet – főként polgári erőből – véglegesen helyreállítottak.

Időközben 1944. november 12-én a cölöpökre épített, ideiglenes szegedi vasúti híd is elkészült, ezzel Szeged és Szőreg között megvalósulhatott a közlekedés. Ezt követően, december 19-én Szőreg és a makói Maros-híd között szintén felvették a forgalmat. Makó és Mezőhegyes között 1944. november 11-én indult meg a vasúti közlekedés. A szegedi vasúti hídon 1946-ban a jégzajlás következtében szüneteltették a forgalmat. A hidat nem építették újjá, s azóta (mind a mai napig) vonatpótló autóbuszok kötik össze a újszegedi állomást a nagyállomással.

Gerő Ernő miniszter utasítására 1945 júliusában a MÁV átvette a vasúti üzemet, és még ez év novemberében az államosítás is megtörtént. 1949-ben az AEGV is „nagytestvére” sorsára jutott. Az alföldi kisvasút az új vasúti koncepciónak nevezett „barbár vasútgyilkosság” áldozatává vált az 1960-as évek második felében. Az egykori ACsEV-vonalakból – eddig – csak a Kétegyháza–Elek csomópont szakasz üzemét számolták fel 1971-ben. Bár az eredeti vasútvonal a trianoni államhatár mindkét oldalán – túlnyomó többségében – megvan, az utóbbi évek enyhülése sem tette lehetővé, hogy Szeged és Arad között a vasúti kapcsolat újjászüljön.



Az ACsEV vonalhálózati térképe
a vasút normálnyomközű vonalai
keskenynyomközű vonalak
egyéb vasútvonalak.

A magyar helységnevek román alakjai

Arad ~ *Arad*
 Borosjenő ~ *Ineu*
 Borossebes ~ *Sebiş*
 Brád ~ *Brad*
 Csermő ~ *Cermei*
 Gurahoncz, Honctő ~ *Gurahonţ*
 Kisjenő, Köröskisjenő ~ *Ineu*
 Menyháza ~ *Moncaşa*

Nagyhalmagy ~ *Hălmaşiu*
 Nagyszentmiklós ~ *Sînnicolau Mare*
 Orsova ~ *Orşova*
 Ottlaka ~ *Grăniceri*
 Pécska, Ópécska ~ *Pecica*
 Temesvár ~ *Timişoara*
 Újszentanna ~ *Sîntana*

Tájékoztató irodalom

- ☞ *Bálint Alajos*: Makó város település- és emberföldrajzi vázlata. Makó, 1926.
- ☞ *Czére Béla*: A vasút története. Bp., 1989.
- ☞ Csanád vármegye tíz évvel Trianon után. Összeállította: *Vermus Ernő*. Gyula, 1929.
- ☞ *Haraszi Viktor*: A hazai vasúti motoros vontatás kezdetei. In: Vasúthistória évkönyv 1994.
- ☞ *Képesy Árpád*: A magyar vasúttügy története. Bp., 1908.
- ☞ *K. Juhász Erzsébet*: A Szeged–Csanádi Vasút (1927–1945). In: Vasúthistória évkönyv 1992.
- ☞ *Kószó János*: 100 éves az Arad–Csanádi Vasút. Makó, 1981. (gépirat).
- ☞ *Lányi Ernő*: A magyar magánvasutak és mozdonyaik. II/1. (kézirat).
- ☞ Makó és a Csanád–Torontál vármegyei községek. Magyar városok monográfiája. Bp., 1929.
- ☞ Százéves a MÁV szegedi igazgatósága (1888–1988). Főszerkesztő: Szabó Gyula. Szeged, 1988. A vonatkozó részt *Kószó János* írta.
- ☞ *Tominac József*: (A) Magyar Szent Korona országainak vasútjai (1845–1904). Bp., 1905.